



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—SECTION 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 320]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 23, 2018/भाद्र 1, 1940

No. 320]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 23, 2018/BHADRA 1, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

बधिसूचना

मुंबई, 10 अगस्त, 2018

सं. टीएएमपी/23/2018-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से पीपीटी के अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) में लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/समान अन्य शुक्क बल्क कार्गो के लिए दर के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएएमपी/23/2018-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

—

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
 (ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई, 2018 के 31वें दिन पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) में लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/इसी तरह के अन्य शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर के निर्धारण हेतु पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. यह दोहराया गया है कि पीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/55/2016-पीपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में लौह अयस्क गुटिकाओं के प्रहस्तन के लिए रु. 70/- प्रति मीट. और अपने आदेश सं. टीएएमपी/31/2016-पीपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 120/- प्रति मीट. की लेवी अनुमोदित की थी।

2.2. अब, पीपीटी ने अपने पत्र सं. टीडी/डीटीएम/ओपीएन/प्लाट/183/15-16/736 दिनांक 20 मार्च 2018 द्वारा लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/इसी तरह के अन्य शुक्क बल्क कार्गो एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तन के लिए रु. 77.50 प्रति मीट. की दर अनुमोदित करने की मांग करते हुए एक प्रस्ताव दाखिल किया है।

3.1. पीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2018 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने मौजूदा अवसंरचना और उपस्कर में उपलब्ध अवसरों एवं मौजूदा क्षमताओं को बढ़ाने के लिए नवीन कार्यपद्धतियों का करीबी से अनुवीक्षण करने करते हुए कार्यनिष्ठादान में कुशलता लाने के लिए समय-समय पर महापत्तनों को अनुदेश दिए हैं।

(ii) इस परिषेक्ष्य में, पीपीटी ने एमसीएचपी में ताप कोयला पोतों के कार्य करने की कुशलता में सुधार करने के लिए पर्याप्त कदम उठाये थे। इसके परिणामस्वरूप पोत जलयान दिवस उत्पादकता में लगभग 40 प्रतिशत का सुधार हुआ है। इसने बर्थ अधिग्रहण को क्रमशः 2014–15 में लगभग 89 प्रतिशत के स्तर से 2016–17 में 51 प्रतिशत तक नीचे लाने में पीपीटी ने सहायता की है। मौजूदा वर्ष में, एमसीएचपी की बर्थ उत्पादकता प्रिकर 50 प्रतिशत हो गई है।

(iii) संयोगवश, 82 प्रतिशत बर्थ अधिग्रहीता के साथ, पीपीटी ने वित्तीय वर्ष 2015–16 में एमसीएचपी के माध्यम से 23.70 एमएमटी ताप कोयला प्रहस्तित किया था जोकि बर्थ की 21 एमएमटी की क्षमता के मुकाबले सबसे उच्च स्तर पर है। इसने पीपीटी को प्रेरित किया कि एमसीएचपी की क्षमता का पुनर्निर्धारण किया जाए।

(iv) एमओएस ने पीपीटी में पत्तन लेखा में जलयानों के कुल वापिसी समय (टीआरटी) को कम करने के लिए 2.5 दिनों का लक्ष्य निर्धारित किया है। परन्तु, आयातों और निर्यातों दोनों में कार्गो जलयानों के इकट्ठे आगमन और मौजूदा वर्ष में दीर्घकालीन मानसून के कारण, परंपरागत बर्थों में जलयानों की टीआरटी बिगड़ गई है जिसके परिणामस्वरूप पूर्व-बर्थिंग विराम अवधि (पीबीडी) और अन्य कार्गो जलयानों के टीआरटी में बढ़ोतरी हुई है।

(v) पत्तन में परंपरागत प्रहस्तन के लिए आने वाले जलयानों के समग्र टीआरटी में सुधार करने और एमसीएचपी की उपयोग नहीं की गई क्षमता प्रमावशाली ढंग से निकालने के लिए, एमसीएचपी का उपयोग करते हुए नौमरण के लिए अन्य शुक्र बल्क कार्गो के प्रहस्तन के अवसर की जाँच की गई थी।

(vi) यह पाया गया था कि अन्य शुक्र बल्क कार्गो जैसे लौह अयस्क गुटिकार्ड और लौह अयस्क फाइन्स अब तक दो संगमी शुक्र बल्क कार्गो हैं जो परंपरागत ढंग से प्रहस्तित किए जा रहे हैं और मौजूदा वर्ष में ऐसे जलयानों का परंपरागत बर्थों में उच्च पीबीडी और टीआरटी रहा है।

(vii) आंतरिक चर्चाओं के बाद, पीपीटी ने एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों और लौह अयस्क फाइन्स के प्रहस्तन पता लगाने के लिए ग्राहकों के साथ चर्चा की थी जिससे परंपरागत ढंग से प्रहस्तित ऐसे कार्गो जलयानों की टीआरटी और पीबीडी में कमी आएगी जबकि पीपीटी एमसीएचपी सुविधा का उपयोग करने की स्थिति में होगा जब कभी कोई कोयला जलयान नहीं हो।

(viii) एमसीएचपी के माध्यम से ऐसे परिचालन जैसे लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स की लदाई के परीक्षण पर, यह पाया गया था कि भंडारण क्षेत्र में स्टेकर-सह-रिक्षेमर सहित एमसीएचपी सुविधाओं का उपयोग करने की ऐसी युक्ति का नियमित प्रयोग किया जा सकता है, क्योंकि इससे पीपीटी और इसके उपयोक्ताओं को परस्पर लाभ होगा।

(ix) एक तरफ, इससे परंपरागत बर्थों में ऐसे पोत की टीआरटी में कमी आती है और दूसरी तरफ, ऐसे कार्गो के निर्यातकों/उपयोक्ताओं के लिए जिनके जलयान वर्तमान में दीर्घकालीन विलंब के कारण प्रभावित हो रहे हैं, मूल्य समस्या होगी जिसके परिणामस्वरूप पोत विलंबशुल्क में विदेशी मुद्रा की बचत होगी।

(x) इस संबंध में, पीपीटी ने एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स की लदाई के लिए उपर्युक्त युक्ति को कार्यान्वित किए जाने के समय निम्नलिखित 3 मुद्रों की जाँच की थी—

- (क). लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए एमसीएचपी प्रणाली के नियमित उपयोग का संभावित प्रभाव।
- (ख). एसओआर में ऐसी दर नहीं होने की स्थिति में एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो की लदाई के लिए वसूल किया जाने वाला प्रशुल्क।
- (ग). एमसीएचपी के ऐसे उपयोग की ध्यान रख रहे लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो के निर्यातकों की बहुतायत की संभावना और ऐसी मांग को समायोजित करना यह विचार करते हुए व्यवहार्य नहीं होगा कि एमसीएचपी को प्राथमिक तौर पर बिजली संयंत्रों के लिए ताप कोयले का प्रहस्तन करने हेतु डिजाइन किया गया है।

(xi) जहाँ तक मुद्रा (क) का संबंध है, पीपीटी के ई एंड एम विभाग ने इसकी जाँच की है और राय व्यक्त की है कि एमसीएचपी प्रणाली का उपयोग करते हुए लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो के नियमित प्रभाव नहीं पड़ेगा।

(xii) इस प्रकार, अस्थायी अवधि के लिए, परंपरागत बर्थों में भीड़ कम करने के लिए और जब कोयला जलयान नहीं हो उस दौरान एमसीएचपी के प्रभावी/लाभदायक उपयोग के लिए, पत्तन केवल सीबी-1 में पोतों की बर्थिंग करते हुए अभियंत्रीकृत प्रणाली में एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो के नौमरण की अनुमति देगा। एक बार परंपरागत बर्थ भीड़ कम होने पर, एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो की ऐसी लदाई की समीक्षा की जाएगी।

(xiii). तदनुसार, उपर्युक्त (ख) और (ग) में यथा उल्लिखित अन्य दो मुद्रों का ध्यान रखने के लिए पीपीटी द्वारा नीति दिशानिर्देश बनाये गए थे और माले को न्यासी बोर्ड की दिनांक 15 दिसम्बर 2017 को हुई बैठक में पेश किया गया था। बोर्ड ने एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए नीति दिशानिर्देश अनुमोदित किए थे। (बोर्ड संकल्प की प्रति पीपीटी द्वारा भेजी गई है।)

(xiv) बहुत नीति के खंड सं. (viii) में कहा गया है कि “पत्तन उपयोक्ता एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो की लदाई के लिए रु 77.50 प्रति मीट जमा जीएसटी की दर से नौमरण प्रभारों की अदायगी करेगा जोकि एसओआर के अनुसार एमसीएचपी के माध्यम से ताप कोयले के नौमरण की दर के बराबर है।

(xv) बोर्ड के अनुगोदन के आधार पर, एक व्यापार परिपत्र दिनांक 20 जनवरी 2018 पत्तन उपयोक्ताओं के बीच परिचालित किया गया था जिसमें पीपीटी के एमसीएचपी में लौह अयस्क गुटिकार्डों/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए नीति दिशानिर्देश और एमसीएचपी

के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो की लदाई के लिए प्रभार हेतु बोर्ड का निर्णय दिए गए हैं। (व्यापार परिपत्र की प्रतिलिपि पीपीटी द्वारा पेश की गई है।)

(xvi) चूंकि उपर्युक्त नीति 12 अक्टूबर 2017 से कार्यान्वयन की जानी थी, इसलिए पीपीटी ने उपयोक्ताओं से लदाई प्रभारों के खाते में रु. 4,33,87,059/- संग्रहीत किए हैं। (इस संबंध में विवरण भी पीपीटी द्वारा पेश किया गया है।)

3.2. उपर्युक्त के आधार पर, पीपीटी के प्रस्ताव में निम्नलिखित के लिए अनुमोदन की माँग की गई है—

(i). एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो की लदाई के लिए रु. 77.50 प्रति मीट. जमा जीएसटी की दर से नौमरण प्रभारों की वसूली जोकि एमसीएचपी के माध्यम से कोयला के नौमरण के लिए प्रशुल्क के बराबर है।

(ii). उपर्युक्त प्रशुल्क की 12–10–2017 अर्थात् सीबी–1 में लौह अयस्क गुटिटकाओं के प्रथम परीक्षण नौमरण की तारीख से पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च, 2018 की प्रतिलिपि संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और पीपीटी द्वारा यथा सुझाये गए उन उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। केवल एक उपयोक्ता अर्थात् पारादीप पोर्ट स्टीवलोर्स एसोसिएशन (पीपीएसए) ने इस मामले को अतिम रूप दिये जाने तक अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। पीपीएसए से प्राप्त टिप्पणिया पीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। पीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 मई, 2018 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था।

5. पीपीटी प्रस्ताव की प्राथमिक संवेदन के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल, 2018 द्वारा पीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 मई 2018 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर पीपीटी के उत्तर निम्नवत् हैं—

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	पीपीटी का उत्तर						
(क).	पीपीटी के अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) में लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो के प्रहस्तन लेखा पर, एमसीएचपी के सापेक्ष परंपरागत बर्थ में प्रहस्तन के लिए ऐसे कार्गो के लिए निर्धारित मिन दरों के कारण पीपीटी को अतिरिक्त राजस्व प्रादृश्यत होगा। इस संबंध में, उस अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाये जो पीपीटी को प्रादृश्यत होगा और पुष्टि करे कि 31 मार्च 201 तक शेष प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान पीपीटी के अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) में लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो के प्रहस्तन के प्रस्तावित कार्यान्वयन के लेखा पर अतिरिक्त राजस्व, वर्ष 2017 में पीपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन के दौरान यथा मूल्यांकित, रु. 731.02 करोड़ की वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर होगा।	एमसीएचपी के सीबी–1 में प्रहस्तित किए जाने वाले लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए नीति में स्पष्ट रूप से बताया गया है कि ऐसे पोतों को बर्थ के लिए तैयार किसी ताप कोयला पोतों को सेवा प्रदान करने के बाद बर्थ किया जाएगा। यह स्पष्ट निर्कर्ष है कि लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो का प्रहस्तन एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तन के लिए ताप कोयले की आपूर्ति में सुधार किए जाने तक केवल एक विराम-अन्तर व्यवस्था है। एमसीएचपी के माध्यम से ऐसे कार्गो प्रहस्तन में, आरआरएस के माध्यम से कोयले की उत्तराई द्वारा किसी राजस्व सूजन की समावाना नहीं है, जिसका ताप कोयले के अल्प आगमन के कारण नुकसान हो रहा है। इसलिए, पत्तन को एकमात्र राजस्व सूजन पत्तन देयताओं के राजस्व के रूप में है, परंपरागत प्रहस्तन में ऐसे पोतों के लेखा पर पाइलटेज और बर्थ किराया किसी भी तरह से ऐसे पोतों के लिए सूचित किया गया है। इसके मद्देनजर, पत्तन द्वारा यह पुष्टि की गई है कि एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो का प्रहस्तन, वार्षिक राजस्व सूजन अथवा उस मामले के लिए, वार्षिक राजस्व अंदेशा उस राशि के भीतर होगी जो वित्तीय वर्ष 2017–18 के दौरान दरमानों के सामान्य संशोधन के दौरान मूल्यांकित की गई थी।						
(ख).	एमसीएचपी के माध्यम से संदर्भित कार्गो के प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक सूचकांकन के प्रयोजन के लिए निर्धारित किए जाएं। प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 15 सितम्बर 2017 द्वारा अनुमोदित पीपीटी के सामान्य दरमान के खंड 1.2 (xix) में, 45000 टन का औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट एमसीएचपी में प्रहस्तित ताप कोयला (नियांत) के लिए कार्यनिष्पादन मानक के रूप में निर्धारित किया गया है। पत्तन एमसीएचपी में प्रहस्तित प्रत्येक कार्गो मदों (अर्थात्) लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक अर्थात् औसत जलयान बर्थ दिवस का प्रस्ताव पेश करे। पीपीटी द्वारा निर्धारित किए जाने वाले कार्यनिष्पादन मानक (औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट) पर पहुंचने का आधार भी प्रस्तुत किया जाए।	45000 टन औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट को केवल पीपीटी एसओआर के सामान्य संशोधन के दौरान ही ताप कोयले के लिए एमसीएचपी के माध्यम से पीपीटी की यथा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन उत्पादकता को शामिल किया गया था। लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स के लिए पहले यथा उत्तिलिखित प्रहस्तन परिचालन में अवधीयों के कारण, ऐसे कार्गो के लिए उत्पादकता 45000 टन प्रतिदिन की औसत नहीं होगी। संयोगवश, पीपीटी ने वित्तीय वर्ष 2017–18 में 782733 मीट. के थ्रुप्ट के साथ एमसीएचपी का उत्पादन करते हुए 14 लौह अयस्क गुटिटकाओं वाले जलयानों का प्रहस्तन किया था, औसत उत्पादकता 34148 मीट. प्रतिदिन रही है। इसी तरह, पीपीटी ने वित्तीय वर्ष 2017–18 में 32866 टन प्रतिदिन की औसत उत्पादकता वाले 128136 मीट. के थ्रुप्ट के साथ एमसीएचपी का उत्पादन करते हुए 2 लौह अयस्क फाइन्स का प्रहस्तन किया था। इससे यह देखा जा सकता है कि लौह अयस्क गुटिटकाओं और लौह अयस्क फाइन्स के मामले में उत्पादकता एसओआर में यथा प्रतिबद्ध ताप कोयले के लिए 45000 टन की औसत जलयान दिवस उत्पादकता से बहुत कम है। तदनुसार, पीपीटी ने बर्थिंग नीति लिंकेड प्रोत्साहन/जुर्माना के दायरे के भीतर एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/किसी अन्य शुक्र बल्क कार्गो के प्रहस्तन को शामिल नहीं किया था।						
(ग).	पीपीटी के अनुमोदित सामान्य दरमान (एसओआर) का खंड 2.3 कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयले के नौमरण के विभिन्न स्तर के प्रहस्तन के लिए विभिन्न दरें निर्धारित करता है जोकि निम्नलिखित हैं—	केवल नियांत के लिए ताप कोयला का प्रहस्तन करने के लिए डिजाइन किए गए एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्क कार्गो की परिचालन संबंधी मुश्किलों और निम्नतर जलयान दिवस उत्पादकता पहले ही स्पष्ट की जा चुकी है। ऐसे कार्गो का प्रहस्तन बर्थ की निक्षिय क्षमता का उपयोग करने के लिए विवरण करने वाली शिक्षित के अधीन केवल एक पसंद है जबकि इसमें कवरेयर प्राप्ताली के उच्चतर चालन घंटे होने के कारण होने वाली टूट-फूट/बिजली लागत शामिल है क्योंकि इससे परंपरागत बर्थ में ऐसे पोतों के बार्थिंग विलंब को करने में मददगार होने की समावाना है जहां पोतवाणिक किन्हीं पोतों के शीघ्रता से सर्विसिंग का लाभ प्राप्त करता है जिससे अमेरिकी डॉलर में भुगतान किए						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>माल विवरण</th> <th>दर प्रति मीट. अर्थवा उसका भाग</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td>विदेशी दरें (रु.) तटीय दरें (रु.)</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	माल विवरण	दर प्रति मीट. अर्थवा उसका भाग			विदेशी दरें (रु.) तटीय दरें (रु.)	
क्र.सं.	माल विवरण	दर प्रति मीट. अर्थवा उसका भाग						
		विदेशी दरें (रु.) तटीय दरें (रु.)						

	(क) कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयला वैगनों की उत्तराई। कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला का नौमरण (i) 7.5 मिलियन टन तक (ii) 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक (iii) 10 मिलियन टन से अधिक	51.70	51.70		जाने वाले पोत विलंबशुल्क में कमी आती है। इससे पत्तन और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों को परस्पर लाभ है भले ही वे रु. 77.50 प्रति मी.ट. के राजस्व की उच्चतम दर पर भुगतान कर रहे हों। चूंकि एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने वाले लौह अयस्क फाइन्स/लौह अयस्क गुटिटकाओं/किर्णी अन्य शुक्ष बल्क कार्गो केवल विश्व अन्तर व्यवस्था के रूप में है, इसलिए पीपीटी ने एमसीएचपी के संदर्भ में ऐसे कार्गों के प्रहस्तन के लिए किसी ग्रेडिड प्रशुल्क पर विचार नहीं किया था, जिससे केवल ताप कोयला के प्रहस्तन पर ध्यान केंद्रित होगा जैसे मात्रा बढ़ती है।										
	पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 मार्च 2018 में कहा है कि एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्ष बल्क कार्गों की लदाई के लिए रु. 77.50 प्रति मी.ट. की दर से नौमरण प्रभार एमसीएचपी में कोयले के नौमरण के लिए प्रशुल्क के बराबर है। देखा गया है कि पीपीटी द्वारा लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्ष बल्क कार्गों के प्रहस्तन के लिए दर रूप में उपलब्ध दरों में से उच्चतम निर्धारित की गई है। उच्चतम उपलब्ध दर का प्रस्ताव किए जाने का कारण बताएं। एमसीएचपी के संदर्भ में कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए ग्रेडिड प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं करने का कारण बताएं।														
(घ).	खड 2.4 में पीपीटी के मौजूदा दरमारों में यथा निर्धारित आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं के प्रहस्तन के लिए निर्धारित नौमरण प्रभार निम्नलिखित हैं:				यह मुद्रा उपर्युक्त पीपीटी के निवेदन में पर्याप्त रूप से पहले ही स्पष्ट किया गया है जिसमें ऐसे कार्गों के प्रहस्तन के लिए एमसीएचपी के परिचालन के लिए विजली की उच्चतर लागत/उच्चतर टूट-फूट की क्षतिपूर्ति करने के लिए प्रभारों की उच्चतर दर का भुगतान करने के लिए है जिससे बाद में परंपरागत रूप से घाटशुल्क निम्नतर दर का भुगतान करते हुए परंपरागत रूप से ऐसे कार्गों के प्रहस्तन के लिए ज्यादा दिनों के लिए प्रतीक्षा करते समय विदेशी मुद्रा विनिमय के तुकसान की बचत होंगी। इसके अलावा, आईओएचपी निर्धारित लाईटों में भंडारित लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स कार्गो को इस सुविधा की आवश्यकता नहीं होगी क्योंकि ऐसे कार्गो के प्रहस्तन की कम दरों से उन्हें लाभ होगा।										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">क्र. सं.</th> <th rowspan="2">माल विवरण</th> <th colspan="2">दर प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग</th> </tr> <tr> <th>विदेशी (रु.)</th> <th>तटीय (रु.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>I. लौह अयस्क और/अथवा लौह अयस्क गुटिटकाएं नौमरण प्रभार (क).(i). 1.0 एमटीपीटी तक नौमरण (ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौमरण (iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौमरण (ख). टिपलिंग प्रभार</td> <td>23.45 20.05 16.65 20.40</td> <td>23.45 20.05 16.65 20.40</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	माल विवरण	दर प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग		विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)	1.	I. लौह अयस्क और/अथवा लौह अयस्क गुटिटकाएं नौमरण प्रभार (क).(i). 1.0 एमटीपीटी तक नौमरण (ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौमरण (iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौमरण (ख). टिपलिंग प्रभार	23.45 20.05 16.65 20.40	23.45 20.05 16.65 20.40				
क्र. सं.	माल विवरण			दर प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग											
		विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)												
1.	I. लौह अयस्क और/अथवा लौह अयस्क गुटिटकाएं नौमरण प्रभार (क).(i). 1.0 एमटीपीटी तक नौमरण (ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौमरण (iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौमरण (ख). टिपलिंग प्रभार	23.45 20.05 16.65 20.40	23.45 20.05 16.65 20.40												
	उपर्युक्त दरों पर विचार करते हुए, पीपीटी स्पष्ट करे कि पत्तन कैसे यह अपेक्षा करता है कि उपयोक्ता संदर्भित कार्गो मदों के नियात के लिए एमसीएचपी की सुविधा प्राप्त करें जब ऐसा कार्गो काफी कम दरों पर आईओएचपी/परंपरागत बर्थ के माध्यम से प्रहसित किया जा सकता है।														
(ङ).	इसके अलावा, प्रस्ताव से यह देखा गया है कि पत्तन ने तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है। इसलिए, पीपीटी महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क, 2015 के निर्धारण के लिए नीति कार्यान्वयित करने के लिए जारी किए गए कार्य दिवानिरेशों के खंड 8.3 के अनुसार, एमसीएचपी के माध्यम से पात्र नौमरण किए गए तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर का प्रस्ताव करने पर विचार करे।				प्राधिकरण को यह जानकारी है कि लौह अयस्क गुटिटका/लौह अयस्क फाइन्स की लदाई के लिए कोई तटीय प्रशुल्क रियायत उपलब्ध नहीं है। इसलिए, एमसीएचपी सुविधा का उपयोग करते हुए किसी पोत के लौह अयस्क फाइन्स/लौह अयस्क गुटिटकाओं की लदाई के लिए तटीय दर रु. 77.50 प्रति मी.ट. होगी।										

6. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पेश करते समय, पीपीटी ने निम्नलिखित निवेदन किए हैं—

- अभियंगीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) में दो बर्थ नामत: सीबी-1 और सीबी-2 हैं जिन्हें केवल ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए 20.20 एमएमटीपीटी की संस्थापित क्षमता के साथ वर्ष 2001-02 में शुरू किया गया था। चूंकि संयंत्र की शुरूआत वर्ष 2001-02 में हुई थी, इसलिए संयंत्र के डिजाइन के अनुसार केवल ताप कोयला प्रहसित किया जा रहा है और पहली बार एमसीएचपी ने लगभग 89.18 प्रतिशत के बर्थ अधिग्रहण के साथ 32360 मी.ट. प्रतिदिन की औसत उत्पादकता के साथ 21.17 एमएमटी कार्गो प्रहस्तन के साथ वर्ष 2014-15 में संस्थापित क्षमता के 100 प्रतिशत को अर्जित और पार किया है।
- तत्पश्चात, वित्तीय वर्ष 2015-16 में 01-11-2015 से जुमाने से जुड़े उत्पादकता मानदंड शुरू किए जाने से, पीपीटी ने 3,753 मी.ट. प्रति दिन की उत्पादकता के साथ सुविधा में 23.69 एमएमटी ताप कोयला प्रहसित किया था। पूर्ण वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए जुमाने के साथ उन्हीं

उत्पादकता मानदंडों को कार्यान्वित किए जाने पर (बर्थिंग नीति जून 2016 में लाई गई थी), औसत जलयान दिवस उत्पादकता में काफी सुधार हुआ और यह 52843 मीट्रिक टन तक पहुंच गई, औसत पूर्व-बर्थिंग विराम (पीपीटी) और ताप कोयला पोतों के वापिसी समय (टीआरटी) में सुधार के कारण बर्थ अधिग्रहण कम होकर 51.21 प्रतिशत हो गया था। तथापि, एमसीएल से कार्गो कम कम प्राप्ति के कारण बर्थ में कुल शुपुट गिरकर 19.70 एमटीपीए ताप कोयला हो गया था।

(iii). जलयान दिवस उत्पादकता में सुधार के साथ, बर्थ उपयोगिता प्रतिशत में कटौती द्वारा पीपीटी, टीआरटी, बर्थ क्षमता को पुनः-दरित कर 28.80 एमएमटी प्रतिवर्ष किया गया था जिसे एमओएस द्वारा अनुमोदित किया गया है। तथापि, ताप कोयले की आपूर्ति बाधाओं और एमसीएचपी की निष्क्रिय पड़ी क्षमता के कारण कम बर्थ अधिग्रहणता की वजह से, पीपीटी ने ताप कोयले की कार्गो मात्रा में कमी और अन्तर को भरने के लिए वैकल्पिक निर्यात कार्गो के प्रहस्तन की संभावना का पता लगाया था ताकि 28.80 एमटीपीए की पुनः-दरित क्षमता के सापेक्ष सर्वोत्तम बर्थ क्षमता अर्जित की जा सके।

(iv). उपर्युक्त परिप्रेक्ष्य में, यह पाया गया है कि जलयान आगमन की संख्या में वृद्धि के साथ परंपरागत प्रहस्तन में, पोतों के पीपीटी और टीआरटी में वृद्धि के कारण जलयानों की बर्थिंग में विलंब हुआ था। वित्तीय वर्ष 2017–18 में एमसीएचपी की पुनः-दरित कम उपयोग की गई क्षमता की उपयोगिता की प्रक्रिया की संकल्पना करते हुए, पीपीटी ने उन उपयोक्ताओं के साथ विशेष रूप से इस मुद्रे पर चर्चा की थी जो परंपरागत बर्थों के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स का प्रहस्तन कर रहे थे और जलयानों के प्रकार जिन्हें ज्यादा पूर्व-बर्थिंग विलंब हो रहा था। इसके अलावा, एमसीएचपी को केवल निर्यात कार्गो अर्थात् ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए ही डिजाइन किया गया है और इसलिए अन्य घटक जिन्हें पारादीप में बल्कि में प्रहस्तित किया जा रहा है लौह अयस्क गुटिटकाओं और अयस्क फाइन्स, भविष्य में निर्यात के लिए किन्हीं इसी तरह के अन्य शुक्र बल्कि कार्गो के साथ उनके निर्यातों के लिए एमसीएचपी सुविधाओं का तत्काल उपयोग किया जा सकता है, यदि आवश्यक हो।

(v). एमसीएचपी का प्राथमिक राजस्व स्रोत आरआरएस का उपयोग करते हुए ताप कोयले की उत्तराई, इस कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से इसे कन्वेयर करके ले जाना और कन्वेयर प्रणाली तथा अभियांत्रिक शिप लोडर का उपयोग करते हुए जलयान पर नौमरण के लिए भंडारगृह से रिक्लेम करने से घले उपयोक्ता/निर्यातक के निर्दिष्ट लॉट में कार्गो का भंडारण।

(vi). अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुक्र बल्कि कार्गो के प्रस्तावित प्रहस्तन के लिए एमसीएचपी भंडारण क्षेत्र में कार्गो की स्टेकिंग के लिए मोबाइल उपस्कर जैसे डम्पर, पे लोडर और पोकलेन्स/एक्सकवेटर्स के उपयोग की आवश्यकता पड़ी व्याकि आरआरएस प्रणाली के माध्यम से इसका प्रहस्तन नहीं किया जा सकता। यह, एमसीएचपी के भंडारण यार्ड में ताप कोयले की स्टेकिंग तथा रिक्लेमिंग की तरह नहीं, एक रिथित पैदा होती है जहां रिक्लेमिंग मोबाइल कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग के कारण स्टेक यार्ड में कार्गो के संधनन के कारण ताप कोयले की तरह सुधार नहीं है। दूसरी तरफ, लौह अयस्क गुटिटकाओं और लौह अयस्क फाइन्स की लगभग 2.3 की बल्कि संधनता है और संयंत्र के रिक्लेमरों को रिक्लेम करने की प्रक्रिया को धीमा करने वाले इस प्रकार के कार्गो की रिक्लेमिंग के लिए विशेष रूप से डिजाइन नहीं किया गया है, अभियांत्रीकृत जलयान लोडर का उपयोग करते हुए जलयान लदाई के लिए कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से इसकी कन्वेयेंग करते हुए, जिसमें प्रणाली की ज्यादा टूट-फूट शामिल है, कन्वेयर प्रणाली के ज्यादा घंटों तक चलने से संबंधित की चालन लागत बढ़ती है। किन्तु, पीपीटी एमसीएचपी के निष्क्रिय घंटों में वृद्धि देख रहा है और दूसरी तरफ, परंपरागत प्रहस्तन में लौह अयस्क गुटिटकाओं और लौह अयस्क फाइन्स जलयानों पीपीटी टीआरटी में वृद्धि को ताप कोयले की कम आपूर्ति के कारण एमसीएचपी में इस प्रकार सूजित अन्तर्राल को पूरा करने के लिए ऐसे कार्गो पोतों के प्रहस्तन के लिए इसे मितव्ययी माना गया है। तदनुसार, इस पर पत्तन उपयोक्ताओं विशेषतः लौह अयस्क गुटिटकाओं/लौह अयस्क फाइन्स के निर्यातकों के साथ रु. 77.50 प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर पर चर्चा की गई थी। उपयोक्ता प्राथमिक तौर पर उनके द्वारा प्रोद्भूत अमेरिकी डॉलर में विराम वाले पोत विलंबशुल्क से बचने के लिए एमसीएचपी के माध्यम से उनके जलयान की लदाई के लिए रु. 77.50 प्रति मीट्रिक टन की दर पर उक्त सुविधा का उपयोग करने के लिए सहमत थे।

7. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 24 अप्रैल 2018 को पीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव की संक्षिप्त पावर व्हाइंट प्रस्तुति पेश की थी। पीपीटी और उपयोक्ताओं ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन पेश किए थे।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के 2 बर्थों में अभियांत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) है जिसे ताप कोयले के नौमरण के लिए प्रयोग किया जाता है। एमओएस द्वारा यथा अनुमोदित पुनः-दरित क्षमता 28.80 एमएमटी प्रतिवर्ष बताई गई है। तथापि, ताप कोयले की आपूर्ति बाधाओं और कम बर्थ अधिग्रहणता के कारण, एमसीएचपी कम उपयोग किया जा रहा बताया गया है। अब, पीपीटी ने बताया है कि परंपरागत बर्थ जहाँ लौह अयस्क गुटिटकाओं/फाइन्स का प्रहस्तन किया जाता है, मैं जलयानों के उच्चतर वापिसी समय (टीआरटी) और उच्चतर पूर्व-बर्थिंग विराम समय का मुकाबला किया है। जलयानों की समग्र टीआरटी में सुधार करने और एमसीएचपी की अप्रूवित क्षमता को प्रभावी ढंग से रोकने के लिए, पीपीटी ने अपनी आंतरिक चर्चाओं के आधार पर और उपयोक्ता समूहों के साथ चर्चाओं के आधार पर एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं, लौह अयस्क फाइन्स और अन्य इस तरह के शुक्र बल्कि कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति देने का निर्णय किया है। इस प्रकार, पत्तन का प्रस्ताव एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिटकाओं, लौह अयस्क फाइन्स और अन्य इस तरह के शुक्र बल्कि कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 77.50 प्रति मीट्रिक टन के नौमरण प्रभारों का निर्धारण करने के लिए है। पत्तन का प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड से अनुमोदित करवाया गया है।

(ii). प्रशुल्क नीति 2015 (कार्य दिशानिर्देश 2015) को परिचालन में लाने के लिए जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जब कभी किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उस पत्तन विशेष के एसओआर में उपलब्ध नहीं हो तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में तुलनीय कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क तथा कार्यनिष्पादन मानकों, यदि काई हों को अंगीकृत करते हुए अथवा 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर अथवा सेवा/सुविधा/उपस्कर की दरित क्षमता/तकनीकी विशिष्टता के आधार पर उक्त नये कार्गो/उपस्कर/ सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

(iii). एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं, लौह अयस्क फाइन्स और अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रु. 77.50 प्रति मी.ट. की दर पीपीटी के मौजूदा दरमान में एमसीएचपी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए यथा निर्धारित दर पर आधारित है। इस संबंध में, यह कहना है कि एमसीएचपी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन हेतु पीपीटी के मौजूदा दरमानों में यथा निर्धारित स्लैब-वार दरों से, पीपीटी ने एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं, लौह अयस्क फाइन्स और अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 77.50 प्रति मी.ट. की दर से निर्धारित प्रशुल्क में से उच्चतम को अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने कारण दिया है कि उच्चतम प्रशुल्क परिचालनात्मक कठिनाईयों और उच्चतर बिजली लागतों तथा कन्येर प्रणाली की टूट-फूट को मददेनजर रखते हुए अंगीकृत किया गया है जो एमसीएचपी के माध्यम से उपर्युक्त घटकों के प्रहस्तन के समय संलिप्त होगा। पत्तन का भी यह मत है कि हालांकि आईआईएचपी के माध्यम से लौह अयस्क/लौह अयस्क गुटिकाओं के प्रहस्तन के लिए दरें रु. 16.65 प्रति मी.ट. से रु. 23.45 प्रति मी.ट. के बीच की सीमा में निम्नतर है, उपयोक्ता को हाने वाले लाभ जैसे पोतों की शीघ्र सर्विस करना और उपयोक्ताओं द्वारा देय पोत प्रभारों में कटौती एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं, लौह अयस्क फाइन्स और अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रशुल्क से अधिक है। पीपीटी द्वारा इसे विस्तृत गणना द्वारा समर्थित किया गया है। पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर और इसपर विचार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर आपत्ति नहीं उठाई है तथा एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं, लौह अयस्क फाइन्स और अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन को मददेनजर रखते हुए केवल एक विराम अन्तर व्यवस्था है, इसलिए यह प्राधिकरण पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दर अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

(iv). प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार, पत्तन को नये कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए प्रशुल्क के साथ कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करने होंगे। मौजूदा मामले में, पत्तन ने एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/ लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोई कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित नहीं किए हैं। इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न के संबंध में, पीपीटी ने बताया है कि लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स के प्रहस्तन में बाधाओं के कारण, पीपीटी के मौजूदा दरमानों में एमसीएचपी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए यथा निर्धारित 45000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स के प्रहस्तन के समय अर्जित किए जाने योग्य नहीं होंगे, चूंकि वित्तीय वर्ष 2017–18 के दौरान, एमसीएचपी का उपयोग करते हुए लौह अयस्क गुटिकाओं और लौह अयस्क फाइन्स के लिए अर्जित औसत उत्पादकता क्रमशः केवल 34148 टन प्रतिदिन और 32866 टन प्रतिदिन रही है।

कार्यनिष्पादन मानकों का निर्धारण प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार एक आवश्यकता है, जो नये कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए सूचकांकन प्रयोजन में काम आएगी। चूंकि एमसीएचपी के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क संदर्भित प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा लौह अयस्क/लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए यथा निर्धारित 45000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स के प्रहस्तन के समय अर्जित किए जाने योग्य नहीं होंगे, चूंकि वित्तीय वर्ष 2017–18 के दौरान पीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित लौह अयस्क फाइन्स और लौह अयस्क गुटिकाओं के प्रहस्तन के मामले में अर्जित वास्तविक जलयान दिवस उत्पादकता के मददेनजर भी, यह प्राधिकरण एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स और अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 34000 टन की दैनिक उत्पादकता निर्धारित करने के लिए प्रवृत्त है।

(v). पीपीटी ने कार्य दिशानिर्देश 2015 के खंड 8.3 के विनिर्धारण के अनुसार रियायती तटीय प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है। पीपीटी ने बताया है कि तटीय रियायती प्रशुल्क लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स की लदाई के लिए लागू नहीं है। हालांकि पीपीटी द्वारा किया गया निवेदन सरकार द्वारा जारी की गई तटीय रियायती नीति के अनुसार है, यह उल्लेखनीय है कि पीपीटी का प्रस्ताव एमसीएचपी के माध्यम से अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर के निर्धारण के लिए अनुमोदन की मांग करता है। चूंकि पीपीटी का इस और ध्यान आकर्षित किए जाने के बावजूद पत्तन ने किसी अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क की अनुशंसा नहीं की है, इसलिए इसके लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

(vi). सितम्बर 2017 में पीपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, रु. 25.01 करोड़ का राजस्व अन्तर था जिसे पत्तन द्वारा बिना कवर किए छोड़ दिया गया है। हालांकि पत्तन ने लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के प्रस्तावित कार्यान्वयन के लेखा पर अतिरिक्त अनुमोदन राजस्व की गणना नहीं की है, परन्तु पत्तन ने पुष्टि की है कि एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के प्रस्तावित प्रशुल्क से मिलने वाला अतिरिक्त राजस्व 31 मार्च 2019 तक शेष प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए दरमानों के सामान्य संशोधन के दौरान मूल्यांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के भीतर ही होगा।

(vii). पत्तन द्वारा किसी भी प्रभारों की लेही जिसे महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 द्वारा कवर किया गया हो, इस प्राधिकरण के अनुमोदन की अपेक्षा करता है। पीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों से, यह देखा गया है कि पीपीटी 20 मार्च 2018 को अपना प्रस्ताव दाखिल करने से काफी पहले 12 अक्टूबर 2017 से एमसीएचपी के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के

लिए प्रभारों की वसूली पहले से करता रहा है। इस प्रकार, पीपीटी ने इस प्राधिकरण को निष्पन्न कार्य स्थिति पेश करते हुए 12 अक्टूबर 2017 से अपने दरमानों में इन दरों को शामिल किए जाने के प्रस्ताव को अनुमोदित करने की मांग की है। इस प्राधिकरण के समक्ष निष्पन्न कार्य स्थिति पेश करने की बजाय कोई नई दरें शामिल करने के लिए पत्तन से अपेक्षा करना अनुचित नहीं है। नई सुविधा अथवा नई सेवा के उपयोग के लिए दर की अधिसूचना तथा समानान्तरतः तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए प्रस्ताव दाखिल करने हेतु कार्य दिशानिर्देश दिए गए हैं।

(viii). इस प्राधिकरण के आदेश सामान्यतः राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होते हैं जब तक कि अन्यथा तत्संबंधी प्रशुल्क आदेशों में भिन्न व्यवस्था का उल्लेख नहीं किया जाता है। आपवादिक मामलों में, पूर्वव्यापी प्रभाव रिकार्ड किए गए कारणों से दिया जाता है। संदर्भित मामले में, पीपीटी का यह प्रस्ताव 12 अक्टूबर 2017 से अनुमोदन के लिए है और 12 अक्टूबर 2017 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किए जाने के संबंध में भी उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह अयस्क गुटिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो के नौमरण के लिए एमसीएचपी के प्रभारों की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करने हेतु प्रयुक्त है।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, निम्नलिखित अनुमोदित किया गया है—

“(क). पीपीटी के मौजूदा दरमान में अध्याय-II के अधीन खंड 2.3 “अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र के प्रभार” में दी गई तालिका में क्र. सं. (ग) रूप में निम्नलिखित प्रावधान शामिल किया जाना।

2.3. अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) के प्रभार

क्र.सं.	माल विवरण	दर प्रति मीट. अथवा उसका भाग (रु.)	
		विदेशी दरें	तटीय दरें
(ग)	कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह अयस्क फाइन्स/लौह अयस्क गुटिकाओं/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो का नौमरण	77.50	77.50

(ख). पीपीटी के मौजूदा दरमान के खंड 1.2 के अधीन टिप्पणी (xix) में दी गई तालिका में क्र.सं. (iv) में निम्नलिखित कार्यनिष्पादन मानकों का शामिल करना।

(xix). कार्यनिष्पादन मानक:

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएँ	
(क)	मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान वर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
(iv)	लौह अयस्क गुटिकाएं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य समान शुक्क बल्क कार्गो (एमसीएचपी)	34,000

(ग). पीपीटी के मौजूदा दरमान के खंड 1.2 के अधीन टिप्पणी (xix) में दी गई तालिका में मौजूदा क्र.सं. (iv), (v) और (vi) को पुनः संख्याबद्ध किया जाए।“

10.2 पीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि अपने दरमानों में उपर्युक्त प्रावधानों को उपयुक्ततः शामिल करे।

10.3. उक्त प्रभार और कार्यनिष्पादन मानक 12 अक्टूबर 2017 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू होंगे और इसकी वैधता पीपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता अर्थात् 31 मार्च 2019 तक बनी रहेगी। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं किया जाता है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, 10 August, 2018

No. TAMP/23/2018-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for fixation of rate for handling Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ similar Other Dry Bulk Cargo at the Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) of PPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/23/2018-PPT

Paradip Port Trust	...	Applicant
---------------------------	-----	------------------

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 31st day of July, 2018)

This case relates to the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for fixation of rate for handling Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ similar Other Dry Bulk Cargo at the Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) of PPT.

2.1. It is recalled that based on the proposal filed by PPT, this Authority vide its Order no. TAMP/55/2016-PPT dated 08 February 2017 has approved a levy of ₹ 70/- per MT towards handling of iron ore pellets at Iron Ore Handling Plant (IOHP) and vide its Order no. TAMP/31/2016-PPT dated 08 February 2017 has approved a levy of ₹ 120/- per MT towards handling of thermal coal at IOHP.

2.2. Now, the PPT vide its letter no. TD/DTM/OPN/PLOT/183/15-16/736 dated 20 March 2018 has filed a proposal for seeking approval for a rate of ₹ 77.50 per MT for handling of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ similar Other Dry Bulk Cargo through MCHP.

3.1. The main points made by PPT in its proposal dated 20 March, 2018 are summarized below:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) from time to time has given instructions to Major Ports to bring efficiency in performance by closely monitoring the opportunities available in the existing infrastructure and equipment as well as innovating methodologies to augment the existing capacities.
- (ii). In this backdrop, the PPT took adequate steps to improve the efficiency of working of the Thermal Coal vessels at the MCHP. This has resulted in an improvement of around 40% in vessel shipday productivity. This has helped the PPT to bring down the berth occupancy from the level of around 89% in 2014-15 to 82% in 2015-16 and 51% in 2016-17 respectively. In the current year, the berth occupancy of MCHP has come down to 50%.
- (iii). Incidentally, with 82% berth occupancy, PPT handled 23.70 MMT of Thermal Coal in the financial year 2015-16 through MCHP, the highest ever volume as against 21 MMT capacity of the berth. This prompted PPT to reassess the capacity of the MCHP.
- (iv). The MOS has set up a target for reduction of total Turnaround Time (TRT) of the ships at PPT on Port Account to 2.5 days. But, due to bunched arrival of cargo ships in both imports and exports and prolonged monsoon in the current year, the TRT of ships at the conventional berths has deteriorated which has resulted in higher Pre Berthing Detention period (PBD) and higher TRT of other cargo ships.
- (v). In order to improve the overall TRT of ships coming for conventional handling at Port and to effectively tap the unutilized capacity of MCHP, the opportunity of handling other dry bulk cargo for shipment using MCHP was examined.

- (vi). It was found that the other dry bulk cargo like Iron Ore Pellets and Iron Ore Fines are two potential dry bulk cargo so far being handled conventionally and such ships in the current year are having high PBD and TRT at conventional berths.
- (vii). After internal discussions, PPT discussed with the customers to explore handling Iron Ore Pellets and Iron Ore Fines through MCHP which would reduce the TRT and PBD of such cargo ships handled conventionally while PPT would be in a position to utilize MCHP facility whenever there is no Coal ship.
- (viii). On an experiment of such operation i.e. loading of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines through MCHP, it was found that such idea of utilizing the MCHP facilities including the Stackercum-Reclaimer in the storage area, can be put for regular use, as it would be of mutual benefit to PPT and its users.
- (ix). On one hand, it reduces the TRT of such vessel in the conventional berths and on other hand, it would have a value proposition for the exporters/ users of such cargo whose ships are getting affected due to prolonged delay currently, resulting in saving of foreign exchange in vessel demurrage.
- (x). In this respect, PPT has examined the following 3 issues while implementing the above idea for loading of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines through MCHP:—
 - (a). Possible impact of regular use of MCHP system for handling Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ other Dry Bulk Cargo.
 - (b). The tariff to be levied for loading of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines / other Dry Bulk Cargo through MCHP in the absence of such rate in SOR.
 - (c). The possibility of multiplicity of exporters of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ other Dry Bulk Cargo looking for such use of MCHP and accommodation of such demand may not be feasible considering that MCHP is designed primarily for handling Thermal Coal for power plants.
- (xi). As far as the issue (a) is concerned, the E&M Department of PPT has examined the same and opined that there would be no adverse effect in controlled handling of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ other Dry Bulk Cargo using MCHP system.
- (xii). Thus, for a temporary period, to ease the congestion at the conventional berths and for effective / gainful utilization of the MCHP during no coal ship, port will allow shipment of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines / other Dry Bulk Cargo through MCHP in the mechanized system by berthing vessels at CB-1 only. Once the conventional berth congestion is reduced, such loading of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines / other Dry Bulk Cargo through MCHP would be reviewed.
- (xiii). Accordingly, a policy guidelines was drawn up by PPT to take care of the other two issues as mentioned in (b) & (c) above and the matter was placed before the Board of Trustees in its meeting held on 15 December 2017. The Board has approved the policy guidelines for handling of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines / other Dry Bulk Cargo through MCHP. (A copy of the Board Resolution is furnished by PPT).
- (xiv). Clause no. (viii) of the Broad Policy states that "*The port user shall pay shipment charges @ ₹ 77.50 per MT plus GST for loading of iron ore pellets/ iron ore fines/ other dry bulk cargo through MCHP, which is at par with the rate of shipment of thermal coal through MCHP as per SOR*".
- (xv). Based on the approval of the Board, a Trade Circular dated 20 January, 2018, containing the policy guidelines for handling of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines / other Dry Bulk Cargo at the MCHP of PPT and decision of Board to charge for loading of Iron Ore Pellets / Iron Ore Fines / other Dry Bulk Cargo through MCHP was circulated among the Port users. (A copy of the Trade Circular is furnished by PPT).

(xvi). Since the date of implementation of the aforesaid policy with effect from 12 October, 2017, PPT has collected ₹. 4,33,87,059/- on account of loading charges from the users. (A statement in this regard is also furnished by PPT).

3.2. Based on the above, the proposal of PPT seeks approval for the following:

- (i). Levy of shipment charges at the rate of ₹. 77.50/- per MT plus GST for loading of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ other Dry Bulk Cargo through MCHP which is at par with the tariff for shipment of Coal through MCHP.
- (ii). Levy of above tariff retrospectively w.e.f. 12.10.2017 i.e. from the date of 1st trial shipment of Iron Ore Pellets at CB-I.

4. In accordance with consultative procedure prescribed, a copy of the PPT proposal dated 20 March 2018 was forwarded to the concerned users/ user organizations and to those users/ user organization as suggested by PPT, seeking their comments. Only one user i.e. Paradip Port Stevedores Association (PPSA) has furnished its comments till finalization of this case. The comments received from PPSA was forwarded to PPT as feedback information. The PPT vide its email dated 28 May 2018 has responded.

5. Based on a preliminary scrutiny of the PPT proposal, additional information/ clarification was sought from PPT vide our letter dated 16 April 2018. The PPT has responded vide its letter dated 28 May 2018. The information/ clarification sought by us and reply of PPT thereon are as follows:

Sr. no.	Information / clarification sought by us	Reply of PPT
(a).	On account of handling of Iron Ore pellets/ Iron ore fines/ other Dry Bulk cargo at Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) of PPT, additional revenue would accrue to the PPT due to the differential rates prescribed for such cargo for handling at the conventional berth vis-à-vis the MCHP. In this regard, the PPT to estimate the additional revenue which may accrue to PPT and confirm that the additional revenue on account of proposed implementation of handling of Iron Ore pellets/ Iron ore fines/ other Dry Bulk cargo at Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) of PPT during the remaining tariff validity period upto 31 March 2019 will be within the Annual Revenue Requirement of ₹. 731.02 cores, as assessed during the general revision of SOR of PPT in the year 2017.	The policy for handling Iron Ore Pellets /Iron ore fines/ other Dry Bulk cargo to be handled at CB-1 of MCHP clearly states that such vessels will be berthed after servicing any Thermal Coal vessel ready to berth. This clearly is the conclusion that Iron Ore Pellet/Iron Ore Fines/ other Dry Bulk cargo handling is only a stop-gap arrangement till improvement in supply of Thermal Coal for handling through MCHP. In such cargo handling through MCHP, there is no possibility of any revenue generation by way of unloading Coal through RRS, which is being lost due to short arrival of Thermal Coal. The only revenue generation to the Port is therefore for ship loading as revenue of Port dues, Pilotage and Berth Hire on account of such vessels in conventional handling would any case have been generated for such vessels. In view of the same, it is confirmed by the Port that handling of Iron Ore Pellets/Iron Ore fines /other Dry Bulk cargo through MCHP, the Annual revenue generation or for that matter the Annual revenue requirement will be within the amount which was assessed during the general revision of Scales of Rates during the FY-2017-18.
(b).	Performance Standard for handling cargo in reference through MCHP may have to be prescribed for the purpose of indexation. At clause 1.2 (xix) of the General Scale of Rates (SOR) of PPT approved by the Authority vide its order dated 15 September 2017, an Average Ship Berth Day output of 45000 tonnes has been prescribed as performance	An average ship berth day output of 45000 Tonnes was included as committed performance productivity of PPT through MCHP for Thermal Coal only during general revision of PPT SOR. Due to the constraints in handling operation as stated earlier for Iron Ore Pellets /Iron Ore Fines, the productivity for such cargo will not be average of 45000 tonnes per day.

	standard for Thermal Coal (export) handled at MCHP. The port to propose performance standard i.e Average Ship Berth Day output for each of the cargo items (i.e.) Iron ore, Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ Other Dry Bulk Cargo handled at MCHP. The basis for arriving at the performance standard (Average Ship Berth Day Output) to be prescribed by PPT may also be furnished.	Incidentally, PPT handled 14 Iron Ore Pellets ships using MCHP in the FY-2017-18 with a throughput of 782733 MT, the average productivity being 34148 MT per day. Similarly, PPT in the FY-2017-18 handled 2 Iron Ore fines ships using MCHP with a throughput of 128136 MT having an average productivity of 32866 tonnes per day. It can be seen from the same that the productivity in case of Iron Ore Pellets and Iron Ore fines is much lower than the average ship day productivity of 45000 Tonnes for Thermal Coal as committed in the SoR. Accordingly, PPT has not included the handling of Iron Ore Pellets/Iron Ore Fines/any other Dry Bulk cargo handling through MCHP within the ambit of Berthing Policy linked incentive/penalty.																										
(c).	<p>Section 2.3 of the approved General Scale of Rates (SOR) of PPT prescribes different rates for handling of different level of shipment of coal through coal handling plant as given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Sl. No.</th> <th rowspan="2">Description of goods</th> <th colspan="2">Rate per MT or part thereof</th> </tr> <tr> <th>Foreign rates (₹.)</th> <th>Coastal rates (₹.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a)</td> <td>Unloading of coal wagons through coal handling system.</td> <td>51.70</td> <td>51.70</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>Shipment of coal through coal handling plant</td> <td>77.50</td> <td>77.50</td> </tr> <tr> <td>(iv)</td> <td>Up to 7.5 million tonnes</td> <td>71.05</td> <td>71.05</td> </tr> <tr> <td>(v)</td> <td>From 7.5 million tonnes to 10 million tonnes</td> <td>64.60</td> <td>64.60</td> </tr> <tr> <td>(vi)</td> <td>Beyond 10 million tonnes</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>The PPT in its letter dated 20 March 2018 has stated that the shipment charges @ ₹. 77.50 per MT for Loading of Iron ore pellets/ Iron ore fines/ other Dry Bulk cargo through MCHP is at par with the tariff for shipment of coal at MCHP. The PPT is seen to have prescribed highest amongst the rates available as the rate for handling of Iron ore pellets/ Iron ore fines/ other Dry Bulk cargo through MCHP. The reason for proposing the highest available rate to be furnished. The reason for not proposing graded tariff for handling the cargo in reference of the MCHP to be furnished.</p>	Sl. No.	Description of goods	Rate per MT or part thereof		Foreign rates (₹.)	Coastal rates (₹.)	(a)	Unloading of coal wagons through coal handling system.	51.70	51.70	(b)	Shipment of coal through coal handling plant	77.50	77.50	(iv)	Up to 7.5 million tonnes	71.05	71.05	(v)	From 7.5 million tonnes to 10 million tonnes	64.60	64.60	(vi)	Beyond 10 million tonnes			<p>The operational difficulties and lower ship day productivity of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ other Dry Bulk cargo handling through MCHP, which is only designed to handle Thermal Coal for export has already been explained. Handling of such cargo is only a choice under compelling situation for utilizing the idle capacity of the berth though it involves higher running hour of conveyor system led wear & tear / power cost as it is likely to help in mitigating the berthing delay of such vessels in conventional berths where the shipper gets the advantage of quickly servicing a vessels thereby reducing the vessel demurrage paid in USD. This is of mutual benefit to the Port and the Port Users even though they are paying at the highest rate of revenue of ₹. 77.50 per MT. As Iron Ore fines/ Iron ore Pellets/ any other Dry Bulk cargo to be handled through MCHP is only as a stop gap arrangement, PPT did not consider any graded tariff for handling of such cargo in reference to MCHP, which would focus on only handling Thermal Coal as the volume increases.</p>
Sl. No.	Description of goods			Rate per MT or part thereof																								
		Foreign rates (₹.)	Coastal rates (₹.)																									
(a)	Unloading of coal wagons through coal handling system.	51.70	51.70																									
(b)	Shipment of coal through coal handling plant	77.50	77.50																									
(iv)	Up to 7.5 million tonnes	71.05	71.05																									
(v)	From 7.5 million tonnes to 10 million tonnes	64.60	64.60																									
(vi)	Beyond 10 million tonnes																											
(d).	The Shipment charges prescribed for handling of iron ore pellets through IOHP as prescribed in the existing Scale of	The issue has already been adequately explained in the submission of PPT above wherein payment of higher rate of charges																										

Rates of PPT at Section 2.4 is as follows:				
SI No.	Description of Goods	Rate per MT or pent thereof		to compensate the higher wear and tear / higher cost of electricity for operation of MCHP for handling such cargo, who otherwise would in turn save the loss of foreign exchange while waiting for more days for handling such cargo conventionally by paying lower rate of wharfage conventionally. Further, the IOHP handles the cargo of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines and the cargo stored there in the designated plots may not require this facility as the lower rates of handling such cargo there would benefit to them.
		Foreign (₹.)	Coastal (₹.)	
1.	I. Iron ore and / or iron ore pellets shipment charges (a). (i). Shipment upto 1.0 MTPT (ii). Shipment between 1.0MTPA and 1.5 MTPA (iii). Shipment above 1.5 MTPA (b). Tippling Charges	23.45 20.05 16.65 20.40	23.45 20.05 16.65 20.40	
	Considering the above mentioned rates, the PPT to clarify as to how the port expects the users to avail MCHP to export the cargo items in reference when such cargo can be handled through IOHP/ conventional berth at substantially lower rates.			
(e).	Further, it is seen from the proposal that the port has not proposed concessional tariff for coastal cargo. The PPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for eligible coastal cargo shipped through MCHP, as per clause 8.3 of the Working guidelines issued to operationalize the policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015.			The Authority is aware that no coastal tariff concession is available for loading of Iron Ore Pellet/Iron Ore Fines. Therefore, the coastal rate for loading Iron Ore fines/ Iron Ore Pellets of any vessel using MCHP facility would be ₹. 77.50 per MT.

6. While furnishing additional information/ clarification, the PPT has made the following submissions:

- The Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) comprise of two berths namely CB-1 and CB-2 which were commissioned in the year 2001-02 with an installed capacity of 20.20 MMTPA for handling exclusively Thermal Coal. Since the commissioning of the plant in the year 2001-02, only Thermal Coal, as per the design of the plant is being handled and for the first time the MCHP achieved and surpassed 100% of the installed capacity in the year 2014-15 with handling 21.17 MMT of cargo with an average productivity of 32360 MT per day with berth occupancy of approx. 89.18%.
- Subsequently, with introduction of the Productivity Norms w.e.f. 01.11.2015 linked to penalty in the FY-2015-16, PPT handled 23.69 MMT of Thermal Coal in the same facility with productivity of 39,753 MT per day. Upon implementation of the same productivity norms (Berthing Policy was brought out in June 2016) with penalty for the full FY-2016-17, the average ship day productivity improved substantially to 52843 MT per day, berth occupancy came down to 51.21% due to improvement in average Pre-berthing Detention(PBD) and

Turn Round Time (TRT) of Thermal Coal vessels. However, the total throughput at the berth came down to 19.70 MMT of Thermal Coal due to less receipt of cargo from the MCL.

- (iii). With the improvement in shipday productivity, PBD, TRT led by reduction of berth utilisation percentage, the berth capacity was re-rated to 28.80 MMT per annum which has been approved by the MoS. However, supply constraints of Thermal Coal and the lower berth occupancy led idling capacity of the MCHP, PPT explored the possibility of handling alternative export cargo to fill in the gap and the shortfall in cargo volume of Thermal Coal so that the optimum berth capacity could be achieved against the re-rated capacity of 28.80 MTPA.
- (iv). In the above backdrop, it is found that in the conventional handling with increase in number of ship's call, there was delay in berthing of ships leading to increase in PBD and TRT of vessels. Having conceptualizing the process of utilization of the re-rated underutilized capacity of MCHP in the FY-2017-18, PPT discussed the issue specifically with users who were handling Iron Ore Pellets/Iron Ore fines through the conventional berths and the type of ships which were having higher pre- berthing delay. Further, MCHP is designed for only handling of export cargo i.e. Thermal Coal and therefore the other commodities which are handled in bulk at Paradip being Iron ore Pellets and Iron Ore Fines, can immediately use MCHP facilities for their exports along with any similar other dry bulk cargo meant for export in future, if necessary.
- (v). The primary revenue source of MCHP is unloading of Thermal Coal using the RRS, conveying the same through this conveyer system and storing the cargo in the designated plot of the user/exporter prior to reclaiming from the storage for shipment onto the ship using the conveyor system and the mechanical Ship Loader.
- (vi). The proposed handling of Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ other Dry Bulk cargo would require use of mobile equipment like Dumper, Pay Loader and Poclains/Excavators for stacking of the cargo in the MCHP storage area as the same cannot be handled though the RRS system. This, unlike that of Thermal Coal stacking and reclaiming in the storage yard of MCHP, creates a situation where reclaiming is not as smooth as Thermal Coal due to compaction of the cargo in the stack yard due to use of mobile cargo handling equipment. On the other hand, Iron Ore Pellets and Iron Ore fines have bulk density of around 2.3 and the Reclaimers of the plant are not specifically designed for reclaiming this type of cargo leading to slow reclaiming process, conveying the same through the conveyer system for ship loading using the mechanized Ship Loader, which involves more wear and tear of the system, higher running hours of the conveyor system resulting in consumption of more power that increases the running cost of the plant. Nevertheless, PPT seeing the increase in idle hours of MCHP and on the other side, the increase in PBD led TRT of Iron Ore Pellet and Iron Ore Fines ships in the conventional handling, considered it prudent to handle such cargo vessels to fill in the gap thus created at the MCHP due to short supply of Thermal Coal. Accordingly, this was discussed with the Port Users particularly exporters of Iron Ore Pellets/Iron Ore Fines along with the proposed rate of ₹.77.50 per MT. The users agreed to use the said facility at the rate of ₹.77.50 per MT for loading their ship through MCHP primarily to avoid detention led vessel demurrage in USD incurred by them.

7. A joint hearing in the case in reference was held on 24 April 2018 at the PPT premises. The PPT has made a brief power point presentation of its proposal. The PPT and the users have made their submissions, at the joint hearing.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Paradip Port Trust (PPT) has a Mechanized Coal Handling Plant (MCHP) with 2 berths which is used for shipment of thermal coal. The re-rated capacity, as approved by the MOS, is reported at 28.80 MMT per annum. However, due to supply constraints of thermal coal and lower berth occupancy, the MCHP is reported to be underutilized. Of late, the PPT has

reported to have encountered higher Pre-Berthing detention time and higher Turnaround Time (TRT) of ships at the conventional berth where iron ore pellets/ fines are handled. With a view to improve the overall TRT of Ships and to effectively tap the unutilized capacity of MCHP, the PPT, based on its internal discussions and based on discussions with user groups, has decided to allow handling of Iron Ore Pellets, Iron Ore Fines and other similar dry bulk cargo through MCHP. Thus, the proposal of the port is for prescription of shipment charges of ₹. 77.50 per MT for handling iron ore pellets, iron ore fines and other similar dry bulk cargo through MCHP. The proposal of the port has approval of its Board of Trustees.

- (ii). Clause 5.7.1 of the working guidelines issued to operationalize the Tariff Policy 2015, (Working Guidelines 2015) stipulates that, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the SOR, of that particular port, the concerned Major Port Trust can approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service by adopting the tariff and performance standards if any fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any other Major Port Trust or based on the optimal capacity assessed as per 2008 Guidelines or based on rated capacity / technical specification of service / facility / equipment.
- (iii). The rate of ₹. 77.50/- per MT as proposed by the Port for handling of iron ore pellets, iron ore fines and other similar dry bulk cargo through MCHP is based on the rate as prescribed for handling of coal through MCHP in the existing Scale of Rates of PPT. In this regard, it is to state that from the slab-wise rates as prescribed in the existing Scale of Rates of PPT for handling of coal through MCHP, the PPT has proposed to adopt the highest among the prescribed tariff at ₹. 77.50 per MT for handling of iron ore pellets, iron ore fines and other similar dry bulk cargo through MCHP. The PPT has reasoned that the highest tariff has been adopted keeping in view the operational difficulties and the higher power costs and the wear and tear of the conveyor system that would be involved while handling above referred commodities through MCHP. The port is also of the view that even though the rates for handling of iron ore / iron ore pellets through IOHP are lower in the range of ₹. 16.65 per MT to ₹. 23.45 per MT, the advantages accruing to the user viz. quick servicing of vessels and reduction on the vessel charges payable by the users outweigh the tariff prescribed for handling of iron ore pellets, iron ore fines and other similar dry bulk cargo through MCHP. This has been supported by PPT with detailed working. Based on the justification furnished by the port and considering that none of the users have objected to the proposed tariff and also keeping in view that handling of iron ore pellets, iron ore fines and other similar dry bulk cargo through MCHP is only a stop gap arrangement, this Authority is inclined to approve the rate as proposed by the PPT.
- (iv). As per the Tariff Policy, 2015, the port has to prescribe performance standards along with tariff for the new cargo/ equipment/ service. In the instant case, the Port has not prescribed any performance standards for handling of Iron Ore pellets/ Iron ore Fines/ Other similar Dry Bulk Cargo through MCHP. With regard to a specific query in this regard, the PPT has stated that due to the constraints in handling of Iron Ore Pellets /Iron Ore Fines, the productivity of 45000 tonnes per day as prescribed for handling of coal through MCHP in the existing Scale of Rates of PPT will not be achievable while handling of Iron Ore Pellets /Iron Ore Fines through MCHP, since during the financial year 2017-18, the average productivity achieved for iron ore pellets and iron ore fines using MCHP has been only 34148 tonnes per day and 32866 tonnes per day respectively.
- (v). Prescription of performance standards is a requirement as per Tariff Policy, 2015, which would serve for indexation purpose for the new cargo/ equipment/ service. Since the tariff for the coal handling through MCHP is being adopted for the Iron Ore/ Iron Ore pellets/ Iron ore Fines/ Other similar Dry Bulk Cargo by the PPT in the proposal under reference, it may be felt appropriate to adopt the performance standard of 45000 tonnes per day, as prescribed for handling of coal through MCHP for handling of above referred cargo items through MCHP also. However, considering the submissions made by PPT that productivity of 45000 tonnes per day as prescribed for handling of coal through MCHP is not achievable for handling of Iron Ore Pellets /Iron Ore Fines and other similar dry bulk cargo handled through MCHP and also keeping in view the actual Ship day productivity achieved in respect of handling of Iron ore fines and Iron ore pellets as reported by PPT during 2017-18, this Authority is inclined to prescribe a per day productivity of 34000 tonnes for handling of Iron ore fines/ Iron ore pellets and other similar dry bulk cargo through MCHP.
- (vi). The PPT has not proposed concessional coastal tariff as per the stipulation of Clause 8.3 of the Working Guidelines 2015. The PPT has stated that the coastal concession tariff is not

applicable for loading of Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines. Though the submission made by the PPT is in line with the Coastal Concession policy issued by the Government, it is noteworthy that the proposal of PPT also seeks approval for prescription of rate for the handling of other similar Dry Bulk Cargo through MCHP. Since the port has not recommended concessional tariff for any other similar dry bulk cargo inspite of being pointed out to PPT, concessional tariff is not prescribed for the same.

- (vi). During the last general revision of tariff of PPT in September 2017, there was a revenue gap to the tune of ₹. 25.01 crores, which has been left uncovered by the Port, then. Though the Port has not quantified the additional estimated revenue on account of proposed implementation of handling of Iron Ore pellets/ Iron ore Fines/ Other similar Dry Bulk cargo, the port has confirmed that the additional revenue arising out the proposed handling of Iron Ore Pellets/ Iron ore Fines/ Other similar Dry bulk cargo through MCHP will be well within the Annual Revenue Requirement (ARR) assessed during the General Revision of Scale of Rates for the remaining tariff validity period upto 31 March 2019.
- (vii). Levy of any charges by the Port which is covered by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, requires approval of this Authority. From the submissions made by PPT, it is seen that the PPT has already been levying charges for handling of Iron ore Pellets/ Iron Ore Fines / Other similar Dry Bulk cargo through MCHP with effect from 12 October 2017 much prior to filing its proposal on 20 March 2018. Thus, the PPT has sought approval to the proposed incorporation of rates in its Scale of Rates with effect from 12 October 2017 presenting a fait accompli situation to this Authority. It is not unreasonable to expect a port to take advance action for introduction of any new rates instead of presenting fait accompli situation before this Authority. The working guidelines provide for filing of the proposal for notification of rate for use of a new facility or a new service and levy of proposed rates on adhoc manner simultaneously.
- (viii). Orders of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. In exceptional cases, retrospective effect is given for reasons to be recorded. In the case in reference, it is the proposal of PPT for approval with effect from 12 October 2017 and there is no objection from the users with regard to retrospective effect from 12 October 2017. In view of this position, this Authority is inclined to grant approval for levy of Charges of MCHP for Shipment of Iron ore pellets / Iron ore Fines / Other similar Dry Bulk Cargo through Mechanized coal handling plant with effect from 12 October 2017.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the following is approved:

- (a). Incorporation of the following provision as Sl. No. (c) in the Table given at Section 2.3 "Charges of Mechanized Coal Handling Plant" under Chapter –II in the existing Scale of Rates of PPT.

2.3 Charges of Mechanised Coal Handling Plant (MCHP)

Sl. No.	Description of goods	Rate per MT or part thereof (₹)	
		Foreign rates	Coastal rates
c)	Shipment of Iron ore fines / Iron ore Pellets / other similar dry bulk cargo through coal handling plant	77.50	77.50

- (b). Incorporation of the following Performance Standards at Sl No. (iv) in the Table given at Note (xix) under Section 1.2 of the existing Scale of Rates of PPT.

(xix). Performance Standards:

Sl. No.	Performance parameters	Proposed Performance standards
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo Groups	

